

Encartes
ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons
encartesantropologicos@ciesas.edu.mx



Navarro López, América A.; Hernández Hernández, Alberto
Del Tapón del Darién al de Tapachula. Trazo y conformación de nuevas rutas de migrantes que se desplazan con destino a Estados Unidos
Encartes, vol. 8, núm. 15, marzo-agosto 2025, pp. 151-188
Enlace: https://encartes.mx/navarro-hernandez-corredores-migratorios-darien-tapachula-sig
América A. Navarro López, ORCID: https://orcid.org/0000-0003-4955-5894
Alberto Hernández Hernández, ORCID: https://orcid.org/0000-0001-7176-0902
DOI: https://doi.org/10.29340/en.v8n15.417

Disponible en https://encartes.mx



DOSIER

DEL TAPÓN DEL DARIÉN AL DE TAPACHULA. TRAZO Y CONFORMACIÓN DE NUEVAS RUTAS DE MIGRANTES QUE SE DESPLAZAN CON DESTINO A ESTADOS UNIDOS

FROM THE DARIEN GAP TO TAPACHULA: MAPPING A NEW ROUTE OF THE DISPLACED TO THE UNITED STATES

América A. Navarro López*
Alberto Hernández Hernández**

Resumen: Se realizó una investigación geográfica y sociológica sobre las rutas utilizadas por migrantes que cruzan el Darién e ingresan a México por Tapachula con la finalidad de llegar a Estados Unidos. Metodológicamente, se combinó análisis cartográfico, entrevistas y recorridos de campo. Además, se tomaron puntos GPS (Sistema de Posicionamiento Global, por sus siglas en inglés) para espacializar la presencia de la Guardia Nacional (GN) en el corredor chiapaneco Costa-Soconusco. La investigación es pertinente porque da cuenta de nuevas rutas y la destreza de los migrantes para lograr su propósito, además de que entre los entrevistados surge la percepción de Tapachula como una ciudad prisión que enfrenta desafíos similares a los del Darién. Por último, es importante señalar que, con base en sus narrativas, se construyó la primera base de datos georreferenciada de las rutas en SIG (Sistema de Información Geográfica).

Palabras claves: desplazamientos forzados, corredores migratorios, fronteras latinoamericanas, SIG.

* Centro de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Chiapas y la Frontera Sur, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
** El Colegio de la Frontera Norte, México; profesor visitante, Universidad de los Andes, Colombia.

ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons
Encartes 15 • marzo-agosto 2025, pp. 151-188
Recepción: 26 de abril de 2024 • Aceptación: 31 de octubre de 2024
https://encartes.mx





FROM THE DARIEN GAP TO TAPACHULA: MAPPING A NEW ROUTE OF THE DISPLACED TO THE UNITED STATES

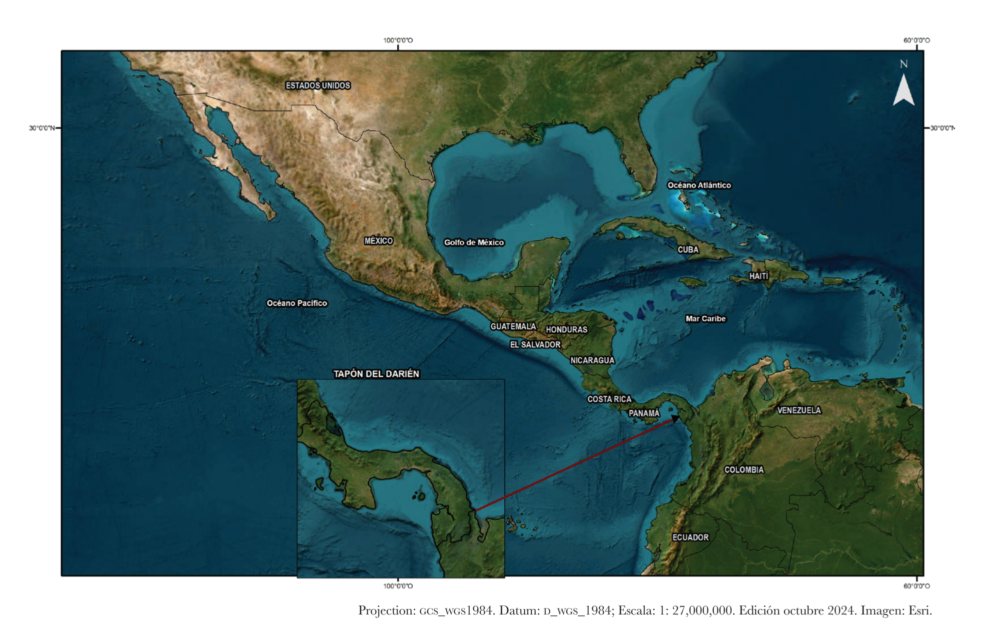
Abstract: This article provides a geographic and sociological analysis of the routes used by immigrants who cross the Darien Gap and enter Mexico at Tapachula on their way to the United States. The methodology combines mapping with interviews and field visits. Using GPS coordinates, the positions of the Mexican National Guard were mapped on the Chiapas coastal highway through Soconusco. The research reveals new routes and the skills migrants develop as they make the journey. It also delves into the perception among those interviewed of Tapachula as a prison-city with risks similar to those immigrants face in the Darien Gap. Finally, immigrant narratives of the journey were used to build the first georeferenced database of migrant routes using Mexico's Geographic Information System (SIG).

Keywords: forced displaced, migrant routes, Latin American borders, SIG.

INTRODUCCIÓN

Colombia y Panamá comparten una frontera de 266 kilómetros que conecta el océano Pacífico con el mar Caribe. El punto nodal de este territorio es una barrera natural –la selva del Darién– que divide Centro y Sudamérica e interrumpe el trazo de la carretera Panamericana; el Darién está cubierto de vegetación selvática, ríos, zonas pantanosas, serranías, fauna silvestre, áreas de conservación y reservas de población indígena. En síntesis, sus características físico-geográficas desafiantes dificultan la penetración y la movilidad en la zona (Congreso Panamericano de Carreteras, 1991; Botero, 2009; Ficek, 2016; Corbino, 2021).

El Darién, un territorio en los márgenes, es un ejemplo de cómo los límites entre actores armados legítimos e ilegítimos se difuminan, formando un complejo tapiz de violencia y poder. Históricamente, cruzar esta selva ha representado un gran desafío para exploradores, colonizadores, población desplazada y migrantes, debido a que conlleva múltiples riesgos y peligros. A lo largo del tiempo, asentamientos, muelles y senderos cercanos a la frontera se han convertido en puntos neurálgicos para el tráfico de armas, drogas y, en los últimos años, de humanos. Durante décadas, grupos guerrilleros y paramilitares han controlado esta



Mapa 1
Lugares importantes de salida, estancamiento y desplazamiento de migrantes internacionales con destino a los Estados Unidos, 2023-2024
Elaboración: América Navarro.

área, regulando el acceso según las implicaciones para sus operaciones ilícitas (Polo *et al.*, 2019) (véase Mapa 1).

En términos generales, los estudios sobre el Darién han abordado temas diferentes. Destacan las investigaciones desde la historia ambiental (Castro, 2005; Alimonda, 2014), los estudios de frontera (Carreño, 2012; Luque *et al.*, 2019; Corbino, 2021), el tránsito irregular, el tráfico de personas y la ayuda humanitaria (León y Antolínez, 2021; Polo *et al.*, 2019; Cabrera y Carrillo, 2022; Schmidtke, 2022; Echeverri *et al.*, 2023; Porras, 2023; Severiche *et al.*, s/f), los corredores migratorios (Zamora *et al.*, 2008; Álvarez *et al.*, 2021; Miranda, 2021; Bermúdez *et al.*, 2023) y los nuevos retos metodológicos (Hernández e Ibarra, 2023). No obstante, este espacio no ha sido estudiado desde una perspectiva interdisciplinaria que combine el análisis geográfico con el sociológico para identificar nuevos corredores migratorios entre el Tapón del Darién y Tapachula; esta es nuestra intención.



El artículo se divide en tres partes en las que se ofrecen nuevas cartografías sobre el trazo de rutas migratorias, tradicionales y nuevas.[1] En la primera se aborda el cruce de la frontera Colombia-Panamá, haciendo énfasis en las adversidades que enfrentan los migrantes en el espacio conocido como Tapón del Darién. En un segundo momento se centra la atención en el tránsito por los países de Centroamérica. Por último, en la tercera parte se aborda el cruce por México, con una breve referencia histórica al traslado de personas en La Bestia, para hacer alusión a las rutas tradicionales que funcionaron por mucho tiempo. En esta sección enfocamos la mirada en el corredor migratorio sur de Chiapas, caracterizado por una fuerte militarización. Tapachula se presenta como un nuevo tapón, como lo plantearon las personas migrantes entrevistadas, quienes se asumían en tránsito y quedaron estancadas, a decir de ellas "aprisionadas", en lapsos de diversa temporalidad, en parte debido a las medidas que Estados Unidos impone a México, que actúa como frontera sur extendida del país vecino.

Procesamiento metodológico

La investigación se basó en metodologías mixtas que integraron el análisis cartográfico de rutas, elaborado a partir de la información que revelaron las entrevistas, los recorridos en campo, la observación participante y no participante, así como los datos estadísticos del Servicio Nacional de Fronteras (Senafront) del gobierno de Panamá y la Comisión Mexicana de Ayuda a Refugiados (COMAR), que posteriormente fueron georreferenciados, lo que permitió construir las primeras bases de datos espaciales sobre el tema. Asimismo, al considerar la importancia del cotejo de datos con la realidad espacial de la problemática abordada, se tomaron puntos GPS para espacializar el control que ejerce la Guardia Nacional (GN) en el corredor migratorio sur de Chiapas. El procesamiento de estos datos mediante el *software* ArcGis Pro permitió obtener insumos para la elaboración cartográfica.

Las entrevistas, principal fuente de datos cualitativos, fueron individuales y en ocasiones grupales, en algunos casos semiestructuradas y en

[1] Consideramos como rutas tradicionales las anteriores a 2018, año en el que, de acuerdo con las entrevistas realizadas, la diversificación del flujo por el Darién, principalmente de personas migrantes cubanas y haitianas, implicó la búsqueda de nuevas rutas.

otros no estructuradas, a partir de guías diseñadas para los recorridos en campo. En la selva del Darién, varias entrevistas no se grabaron por el temor de los informantes y razones de seguridad. Las entrevistas grabadas, con duración de 20 minutos a una hora según las condiciones de movilidad de las personas participantes, se realizaron siempre con su aprobación.

Entre 2018 y 2024 se entrevistaron a más de 60 migrantes, principalmente de Venezuela, Colombia, Ecuador, Cuba y Haití, en su tránsito por puntos fronterizos de Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Guatemala y México. Además, se dio seguimiento mediante videollamadas y llamadas telefónicas a cinco casos de personas que lograron llegar a Estados Unidos; estas se encontraban en diversas ciudades como Tehuantepec, Oaxaca, Ciudad de México, Saltillo, Monterrey, Denver, Seaforth, Nueva Jersey y Nueva York. En todos los casos nuestro interés se centró en la narrativa de las rutas y en las experiencias que las personas entrevistadas experimentaron con los actores involucrados en esos largos recorridos internacionales. El objetivo era comprobar si se habían producido cambios en las rutas y en los actores.

Los puntos fronterizos visitados fueron Capurganá, Sapzurro, Acandí (Colombia), Paso Canoas (Panamá-Costa Rica), Los Chiles (Costa Rica), San Pancho (Nicaragua), así como Ciudad Hidalgo, Talismán y Tapachula (Chiapas). En estos lugares se realizaron entrevistas no estructuradas a migrantes, funcionarios públicos, personal de migración, aduanas, policías, enganchadores o traficantes de migrantes, guías, vendedores ambulantes, taxistas, mototaxistas y otros actores clave.

Este diseño metodológico permite considerar la nueva cartografía generada como una herramienta analítica, debido a que mediante su proyección en SIG pueden observarse patrones espaciales de posición, coincidencia, distancia y trayectos emprendidos por las personas migrantes a partir de las fuentes. Asimismo, ofrece a los lectores la oportunidad de acercarse a las experiencias de quienes se desplazan por los territorios latinoamericanos, con lo que se pretende promover una comprensión más integral que vincula las dimensiones social y espacial.

El Tapón del Darién: navegando por la selva

Ingresar al Darién desde el territorio colombiano resulta una travesía ardua. De acuerdo con el recorrido en campo y las entrevistas realizadas en el lugar, la ruta habitual es desde el puerto de Buenaventura, Valle del



Cauca, a Bahía Solano, Chocó, con una duración estimada de 22 horas en barco más seis horas en lancha rápida. El siguiente itinerario es el de Bahía Solano-Juradó, de aproximadamente tres horas en lancha rápida, al que se suma una hora para llegar al puerto de Jaqué, en Panamá; el recorrido continúa en un ferri durante 16 horas y media con dirección a Puerto Quimba, punto de conexión con la carretera Panamericana. Se trata de una vieja ruta que era utilizada principalmente para el tráfico de drogas y que en la actualidad, debido a los altos costos de traslado y a la extrema vigilancia marítima, es poco transitada (Severiche *et al.*, s/f) (véase Mapa 2).



Mapa 2

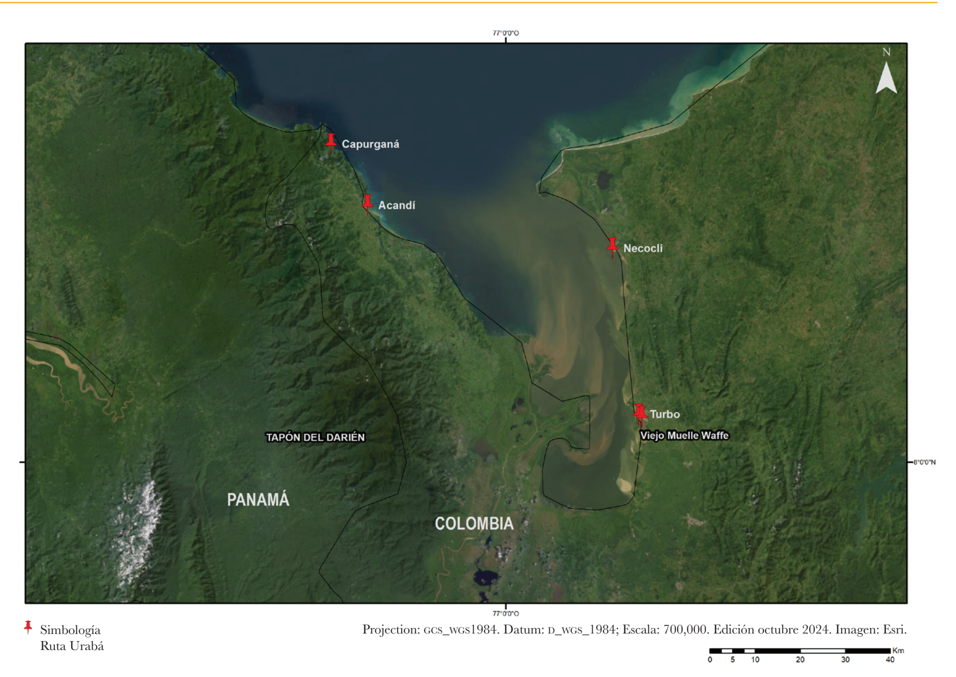
Ruta habitual para ingresar a la selva del Darién

Elaboración: América Navarro.

Otros puntos de ingreso al Darién han sido las localidades selváticas cercanas al río Atrato, aunque estas rutas fueron cerradas en la década anterior por grupos paramilitares y la guerrilla del Ejército de Liberación Nacional (ELN). Por tanto, para conectar Colombia con Panamá es necesario franquear el golfo de Urabá, una lengua de mar con un área

aproximada de 1 800 km² que incluye el delta del río Atrato. En las costas de este golfo se encuentran Turbo y Necoclí, en Antioquia, que se han consolidado como puntos de conexión fluvial hacia Acandí y Capurganá, en Chocó (Botero, 2009).

Inicialmente ese recorrido se realizaba en las llamadas pangas.[2] En Turbo, el viejo muelle El Waffe se convirtió en el punto de salida de esas embarcaciones, y tiempo después las empresas navieras se modernizaron e introdujeron embarcaciones tipo catamarán.[3] Desde 2010, esas cuatro localidades emergieron como las zonas de tránsito y conexión principales para las personas migrantes en la selva del Darién (Hernández e Ibarra, 2023) (véase Mapa 3).



Mapa 3
Ruta de Urabá
Elaboración: América Navarro.

[2] Embarcación motorizada, descubierta, de poco calado, utilizada para el transporte de pasajeros.

[3] De mayor calado, rapidez y seguridad que las pangas.

Con la apertura de Ecuador como país de libre tránsito se originó un corredor terrestre de 1 200 km en autobús, desde la frontera de Tulcán-Ipiales hacia Turbo, en el que varias líneas de transporte ofrecían un servicio directo o mediante conexiones en Cali y Medellín (Ceja y Ramírez, 2022). Por su parte, las personas migrantes que partían de las Guayanas o de Manaos, Brasil, llegaban a Turbo después de cruzar la región amazónica durante varios días en barco. Turbo se convirtió en la ruta de tránsito más utilizada para quienes tenían la intención de cruzar el Darién (véase Mapa 4).



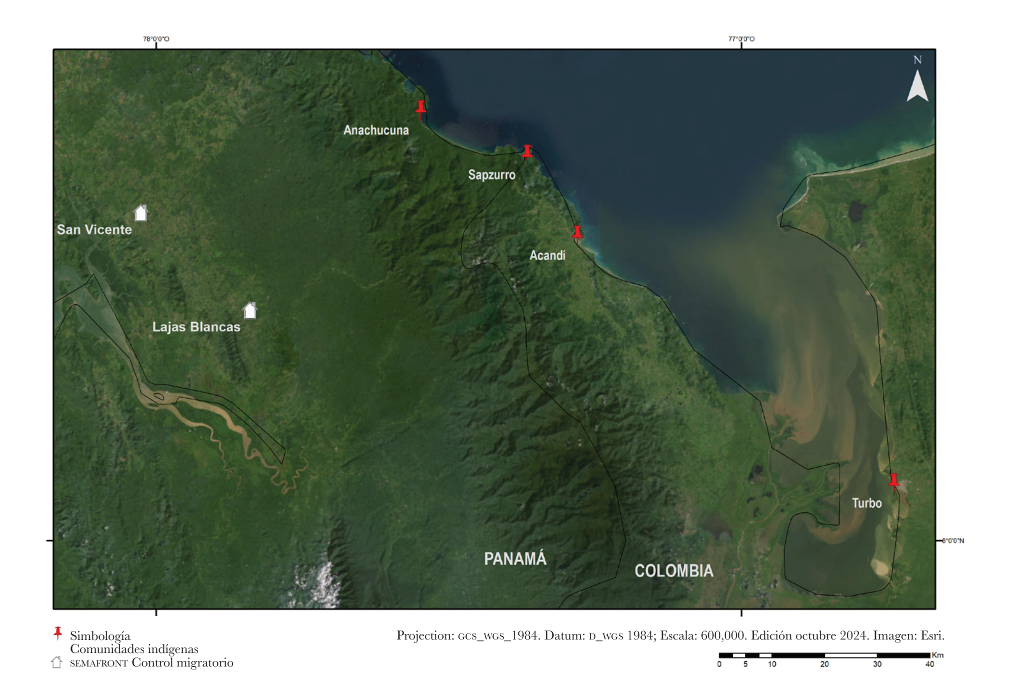
Mapa 4

Rutas Tulcán, Ecuador-Turbo; Guayanas y Manaos, Brasil (Amazonas)-Turbo

Elaboración: América Navarro.

Ante ese escenario, en 2014 el gobierno de Panamá decidió establecer dos estaciones de control migratorio: una en Lajas Blancas y otra en La Peñita (hoy San Vicente), operadas por el Senafront. Gracias a la actividad realizada en esos puestos se puede conocer la cantidad de migrantes que cruzaron el Darién, así como su nacionalidad, sexo y edad (véase Mapa 5).

De acuerdo con esos datos, en 2014 se tuvo un registro de 6 175 migrantes. En 2015 el flujo aumentó a 29 289, de los que 85% fue de origen cubano; la ruta Turbo-Acandí-Sapzurro se estableció como el camino habitual para ingresar a esta selva (Senafront, s/f). Quizá sin advertirlo esa travesía se convertiría en la verdadera hazaña del flujo cubano, de la que solo algunos lograrían salir con vida (véase Mapa 5).



Mapa 5
Ruta Turbo-Acandí-Sapzurro (ruta cubana)
Elaboración: América Navarro.

En esos años, para la mayoría de los inmigrantes el recorrido implicaba entre cuatro y siete días atravesando trochas, ríos y serranías, y soportando una humedad extrema, escasez de alimentos y lluvia continua. Solo quienes disponían de más recursos económicos podían bordear la línea costera en lancha, acortando su recorrido hasta llegar a la localidad indígena de Anachucuna, otro punto clave de ingreso a la selva (véase Mapa 5).

De esta manera, en un lapso relativamente corto, los flujos por el Darién se diversificaron y se incrementó el volumen de migrantes. Los de

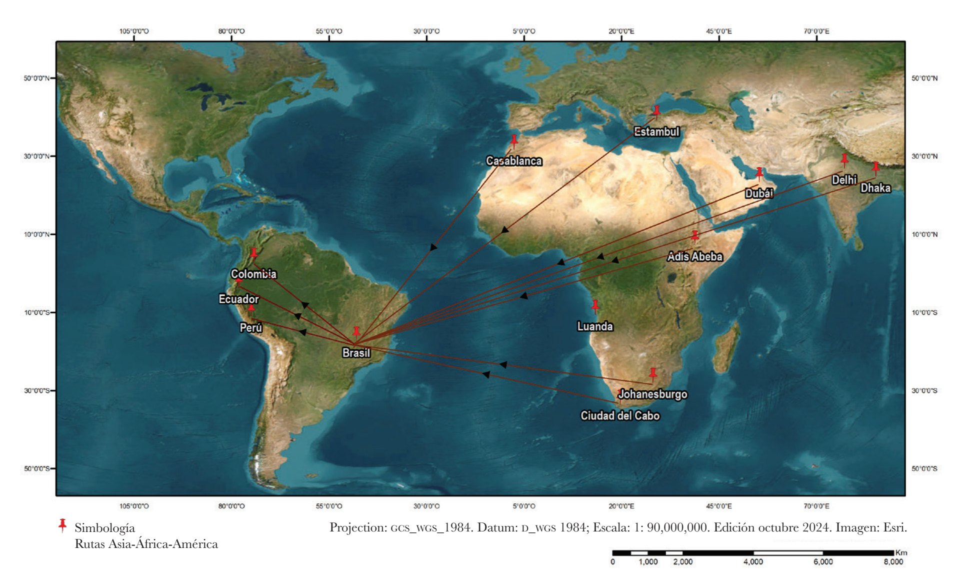


nacionalidad cubana y haitiana exploraron otros caminos, creando nuevas rutas y desafiando riesgos, lo que representó un reto logístico que exponía la miseria de la condición humana (Clot y Martínez, 2018) y les ocasionó numerosos sinsabores y pérdidas que se convirtieron en sus más tristes historias.

Europa, la primera frontera

De manera paralela, el endurecimiento de la política migratoria europea se tradujo en medidas de todo tipo para limitar la llegada y el libre tránsito de migrantes de origen africano y asiático, lo que impulsó a esta población a ver en América, especialmente en Estados Unidos, un nuevo destino y lugar de posibilidades. Delhi, Dhaka, Estambul, Dubái, Johannesburgo, Ciudad del Cabo, Casablanca, Luanda y Adís Abeba se convirtieron en puntos de conexión aérea del subcontinente indio y África con destino a Brasil. Desde allí, este flujo se trasladaría por diversos medios hacía Perú, Ecuador y Colombia (Vilchez, 2016) (véase Mapa 6).

Así, cruzar el Darién se convirtió en una oportunidad para las personas en movilidad desde el otro lado del Atlántico. Según datos del Sena-



Mapa 6

Rutas Asía-África-América; Brasil-Perú-Ecuador-Colombia

Elaboración: América Navarro.

front (s/f), durante 2018 casi la mitad de los migrantes que ingresaron de manera irregular por las estaciones de Lajas Blancas y San Vicente provenían de India y Bangladesh.

A medida que los flujos se incrementaron, en Panamá las comarcas indígenas Guna Yala y Emberá-Wounaan empezaron a cobrar por el cruce de sus territorios y por acampar en ellos, además de que comenzaron a proliferar servicios de traslado en las embarcaciones conocidas como piraguas. También se diversificó el número de nacionalidades de los migrantes. Al respecto, una de las consecuencias más notorias fue la integración de redes internacionales de trata de personas con estructuras locales para "facilitar" el cruce por el Darién, que sincronizaron algunas rutas y habilitaron otras nuevas, incluso marítimas, a altos costos (Villalibre, 2015; Miraglia, 2016).

La caída de Turbo

En 2018, tras la apertura de un servicio marítimo de Necoclí a Capurganá, la ruta de Turbo perdió fuerza. El trayecto por Necoclí resultaba más corto y seguro, lo que motivó a que los migrantes comenzaran a trasladarse por esa vía. Las embarcaciones tipo catamarán operaban de las 07:00 a las 17:00 horas, con dos tipos de salidas: unas para población local y turistas y otras para migrantes, quienes tenían que pagar forzosamente boleto de ida y vuelta, aunque el trayecto de retorno no fuera necesario (información obtenida en entrevistas).

En cuanto a cambios culturales, los habitantes locales comentaron cómo algunos oficios tradicionales de la zona comenzaron a desaparecer debido a que la población vio en los migrantes un modo seguro de obtener ingresos. Así, viejos oficios fueron rápidamente reemplazados por nuevos roles como ser lanchero, ayudante de lanchero, vendedor de artículos para acampar en la selva, puntero, facilitador, coyote, guía o cargador de bolsos y provisiones.

Por otro lado, las rutas para cruzar el Darién cambiaban regularmente por diversos motivos; entre las más conocidas y transitadas estaban las siguientes:

1. Turbo-Capurganá-El Cielo-Armilla-Anachucuna-Canaán Membrillo-San Vicente.
2. Necoclí-Capurganá-Carreto-La Llorona-Canaán Membrillo-San Vicente.



3. Turbo-Acandí-La Bandera-Come Gallina-Bajo Chiquito-Lajas Blancas.
4. Necoclí-Acandí-La Bandera-Come Gallina-Bajo Chiquito-Lajas Blancas (véase Mapa 7).



Mapa 7
Rutas más conocidas y transitadas para cruzar el Darién
Elaboración: América Navarro.

Para las personas migrantes todas las rutas implican una inversión económica considerable y largos recorridos con extensas caminatas que van de tres a seis días, traslados también en lanchas y piraguas y, finalmente, en los autobuses del Senafront de Panamá. Adicionalmente, de acuerdo con los testimonios, desde 2014 los grupos criminales y de trata de personas establecieron una práctica de extorsión a los migrantes que implicó el pago de impuestos, vacunas o colaboraciones, conocidos como "impuesto de llegada, pago de seguridad y de guía e impuesto de salida".

Como resultado de las medidas sanitarias adoptadas durante la pandemia por covid-19 y el cierre de los puertos fronterizos de Ecuador, Colombia y Panamá, el Senafront calculó que más de 25 000 migrantes, en

su mayoría de origen haitiano, se quedaron atrapados en Turbo, Necoclí y Capurganá (Corbino, 2021) hasta agosto de 2021, cuando la reapertura de la frontera panameña hizo resurgir la esperanza por continuar la travesía. No obstante, el gobierno de Panamá estaba dispuesto a admitir solo a 650 personas por día, lo que provocó presiones sobre todo de migrantes haitianos y cubanos, quienes acusaron a los dirigentes locales de falta de sensibilidad. La respuesta de las autoridades fue que, a partir de octubre de 2021, Acandí figuró como nuevo punto de control y cruce fronterizo.

Desde ahí hasta la frontera con Panamá la ruta implica una caminata de aproximadamente ocho horas. Después, para llegar a la población de Bajo Chiquito, inicia una nueva travesía desde una altitud de 50 metros, cruzando ríos y áreas pantanosas a través de una geografía accidentada, hasta alcanzar los mil metros de altitud, con variaciones climáticas significativas (véase Mapa 8).



Mapa 8
Lugares de estancamiento por covid-19, 2021. Acandí, ruta pospandemia 2022
Elaboración: América Navarro.



Según las personas entrevistadas, el tramo más difícil de atravesar es el de Panamá. Ana, que había salido con su familia de Ecuador un mes antes debido a que “hay mucha violencia […] hay mafias extorsionadoras, vacunadores […] quienes le amenazan a usted, le mandan un papel y le dicen que si no les da el dinero le van a quemar su negocio o lo van a matar”, explicó que para llegar a Bajo Chiquito realizaron una caminata “de 6 de la mañana a 6 de la tarde, no dejando de caminar en la parte de Panamá”.

En la entrevista compartió que en Panamá se enfrentaban los mayores riesgos. Para ella:

> Es peor que en la selva, porque en la selva al menos hay comida, hay bolos, hay pasión […] pero cuando usted pasa el río de Panamá es terrible […] hay agua, pero esa agua es agua contaminada y usted no se la puede tomar, y usted si se lanza así sin agua no llega hasta Bajo Chiquito, que es un lugar donde hay pura gente, así como en forma de indios (entrevista, migrante ecuatoriana, septiembre, 2023).

Un inmigrante haitiano de 30 años que cruzó por esa zona a finales de 2021 narró su experiencia en ese recorrido:

> Antes de entrar en Panamá tienes tres montañas muy altas, una primera de tres horas, una segunda de cuatro horas, subiendo y descendiendo, y la tercera aún más alta de seis horas. Después viene lo más difícil. Yo comienzo a subir al medio día, a las 6, 7 de la tarde llegas a una piedra muy grande, el cansancio te agota. Hay que pasar por abajo y mirar la selva negra, debes cruzar una piedra que le llaman la “loma de la muerte” porque, si la persona cae, muere. Abajo hay más selva y tienes animales salvajes. Después de eso tienes que llegar a un río, la gente sigue este río por tres días hasta llegar al primer refugio. En esos tres días comienza lo más peligroso porque está lloviendo y la tierra tiene mucho barro, tú tienes que agarrarte de los árboles para sostener la vida; ahí no tienes cómo dormir, vas como un zombi todo el tiempo, parece una zona de muerte. Al amanecer todo el mundo se va por un camino con mucha maleza. Los primeros en salir marcan el trayecto con ropas y usando machetes para saber por dónde ir, porque puedes morir y desaparecer. Después empieza el infierno porque no se puede comer, beber agua ni descansar, tampoco dormir, y también tienes que cuidarte de los

> bandidos que te roban y matan. Tu espíritu necesita energía, tienes que ser como un animal salvaje […] a veces tienes que abandonar a las personas que te acompañan. Después de eso sigue un río peligroso, la corriente se cruza con balsa […] me tocó mirar a niños que se los tragó el río […] desaparecieron. Llegando del lado de Panamá hay un verdadero infierno, ahí empiezas a mirar los muertos en el río […] huelen los muertos. En la primera parada comienzas a respirar un poco, todo mundo está con sed, tiene que esperar hasta que salga una buena fuente para tomar agua y no tomar el agua contaminada del río. Cuando ves el horizonte, estás cerca de la llegada (entrevista, migrante haitiano, diciembre, 2021).

Aun conociendo lo narrado por los entrevistados, en 2021, 83 000 migrantes de origen haitiano cruzaron el Darién por Acandí y su experiencia fue crucial para quienes siguieron ese camino. La elección de la ruta por la selva depende en gran medida de los recursos económicos con que se cuenta, pues los guías locales y los llamados “coyotes” ofrecen servicios cuya peligrosidad varía según el costo. Por ello, algunos optan por el transporte en lancha, mientras que otros eligen rutas terrestres más arduas, como la de Acandí, que ha sido definida como la más extrema y peligrosa, conocida también como “la ruta de los haitianos” (Clot y Martínez, 2018; Cárdenas, 2021).

En 2022 el número de cruces prácticamente se duplicó con respecto al año anterior. El Servicio de Migración de Panamá registró el ingreso de 248 284 migrantes irregulares, de los que el 70% era de Venezuela, seguidos de personas de Haití y de Ecuador, estos últimos como resultado de una nueva etapa de violencia política y económica en su país. Otro dato importante es que a partir de ese año el cruce de cubanos disminuyó porque cambiaron su ruta y comenzaron a viajar vía aérea a Nicaragua, evitando el paso por el Darién (Hernández, 2023).

La llegada masiva de migrantes venezolanos se hizo evidente, y con mayor frecuencia se fueron integrando familias jóvenes, mujeres solas o con hijos pequeños, hombres solos, población no binaria, menores no acompañados, grupos de vecinos y compañeros de trabajo. Estos conformaron contingentes de miles de personas a las que se sumaron otras que reemigraron desde Argentina, Chile, Brasil y Perú. En octubre de 2022 el flujo de venezolanos superaba las 150 000 personas (Senafront, s/f A) (véase Mapa 9).





Mapa 9
Países sudamericanos que contribuyeron al flujo internacional por el Darién con destino a Estados Unidos, 2022
Elaboración: América Navarro.

En términos generales, las rutas migratorias están controladas por organizaciones criminales que actúan como garantes de seguridad desde Turbo y Necoclí, y su dominio se extiende a lo largo del camino por la selva hasta la frontera con Panamá. La travesía más corta por el Darién dura entre cuatro y cinco días, mientras que la más larga, entre ocho y doce. En Necoclí, la playa se ha convertido en un vasto campamento de acogida para cientos de migrantes que esperan un lugar para continuar hacia Acandí y Capurganá. La espera puede prolongarse de una semana a diez días. Desde temprano, parten de los tres muelles del lugar embarcaciones con 60 y 80 pasajeros, en su mayoría migrantes, para navegar por el golfo del Urabá. Al llegar a Acandí o a Capurganá son trasladados por los mismos grupos que controlan el tráfico humano a los campamentos o albergues.

En Turbo y Necoclí les ofrecen servicios de traslado, guía y seguridad con un costo promedio de 340 dólares por persona, lo que cubre el pago

para cruzar el golfo de Urabá, una o dos noches de alojamiento sin cama en un campamento, un almuerzo ligero, traslado al segundo campamento, seguridad y guía hasta la frontera con Panamá. Una vez que efectúan el pago, les entregan un par de brazaletes que deben portar todo el tiempo. Al llegar al primer campamento, las personas migrantes tienen que entregar sus documentos de identidad o pasaportes, que son verificados en un sistema al que estos grupos tienen acceso. Si todo está en orden, a cada documento le fijan una calcomanía que funge como certificación. Ningún migrante puede llegar a la frontera sin haber cubierto ese pago.

Las cuotas por dichos servicios varían según la nacionalidad de los migrantes y, de acuerdo con sus relatos, oscilan entre 2 000 y 5 000 dólares por persona. Además, como parte de la modernización de los servicios prestados por esas organizaciones, en los campamentos de Capurganá y Acandí se comenzaron a vender –a precios elevados– alimentos, bebidas frías y tiempo aire para los móviles, servicios que solo algunas personas podían costear.

Una migrante venezolana que hizo esa travesía con su esposo y sus tres hijos nos compartió lo siguiente: "Pasamos mucha hambre y sed por todo el camino […] si a ustedes por sus universidades les hacen caso los gobiernos, yo sugeriría que, por favor, en cada punto de las fronteras colocaran comida y agua gratis". Respecto al tiempo de travesía en la selva agregó que "era seguir el viaje o quedarnos botados [en el Darién] y comer" (entrevista, migrante venezolana, enero, 2024).

La crisis se agudizó el 12 de octubre de 2022 cuando Estados Unidos anunció su decisión de rechazar a los migrantes venezolanos que llegaran por tierra a su frontera sur, lo que causó gran desconcierto. Dar el siguiente paso se tornaba difícil, ya que se tenía que decidir entre seguir avanzando y quedar atrapado en Panamá o en algún país de Centroamérica o volver a Venezuela (Piña, 2022).

En Necoclí, tres grupos de migrantes llamaron nuestra atención. El primero estaba conformado por nueve hombres y una mujer, todos vecinos de un barrio popular de Valencia, Venezuela. Se habían organizado para realizar el viaje y con ese fin vendieron sus autos, enseres domésticos y herramientas; algunos pidieron préstamos, otros lograron reunir recursos a través de sus familiares. El 5 de octubre de 2022 se reunieron en Medellín, desde donde abordaron un autobús hasta Necoclí. Allí compraron el equipo y las provisiones necesarias para cruzar la selva, y estuvieron a



punto de adquirir el llamado "combo", que incluía el pago de 280 dólares para cubrir los gastos de traslado marítimo, servicios de guía y el impuesto de entrada y protección en la selva.

Iban acompañados de un guía venezolano de 17 años que había cruzado tres veces el Darién y conocía la ruta para llegar hasta la frontera en Piedras Negras, Coahuila, México. Este joven les dibujó un mapa detallado de la ruta que seguirían. Sin embargo, el tiempo no fue favorable para el grupo, pues la noticia de que el 12 de octubre Estados Unidos cerraría su frontera los hizo reconsiderar los planes. Algunos vendieron lo que poseían para pagar su traslado de regreso a Venezuela y otros buscaron trabajo en alguna ciudad de Colombia; entre ellos había cocineros, mecánicos, peluqueros y albañiles.

El segundo grupo era una familia venezolana de origen campesino, compuesta por un matrimonio con dos hijos varones, de 18 y 16 años, y dos hijas, de 10 y cuatro años. Su ilusión era llegar a Estados Unidos para que los hijos mayores recibieran atención médica en los hospitales de caridad Shriners, pues ambos padecían una deformación en las manos y no habían recibido la atención requerida ni en Colombia ni en Venezuela. Sus recursos eran limitados y se dedicaban a la pesca y recolección de alimentos. Desafortunadamente, su plan de migrar a Estados Unidos se vio truncado por la política migratoria de Joe Biden.

El último grupo estaba formado por migrantes venezolanos que se conocieron al llegar a Necoclí. Cuatro eran hombres de entre 20 y 40 años, y dos familias con hijos pequeños. Entre todos montaron un campamento en la playa, compartían fogón e improvisaron una letrina. Gracias a la ayuda de unas religiosas, recibían provisiones y compartían sus alimentos. Dos días después de la noticia del llamado cierre de la frontera, este grupo tomó la decisión de dividirse. A pesar de lo difícil del momento, Jorge y José, cuñados que llevaban un par de años residiendo en Colombia, no quisieron volver atrás. Habían logrado ahorrar para emprender el viaje; además, su fe era ciega y "con invocaciones y oraciones al Señor Jesucristo" tenían la esperanza de alcanzar su objetivo.

A este último caso se dio seguimiento. Tras un año de emprender la aventura, Jorge logró llegar a Nueva Jersey, pero su cuñado tuvo menos suerte. Para él, cruzar la selva del Darién representó el primer reto, y gran parte de su éxito se debió a que buscó orientación sobre la ruta en redes sociales, principalmente en WhatsApp y TikTok. Jorge relató lo extenuante

del camino, cómo vio a familias y niños enfermos, y cómo experimentó algo que muchas personas entrevistadas mencionaron, "el olor de [los] muertos".

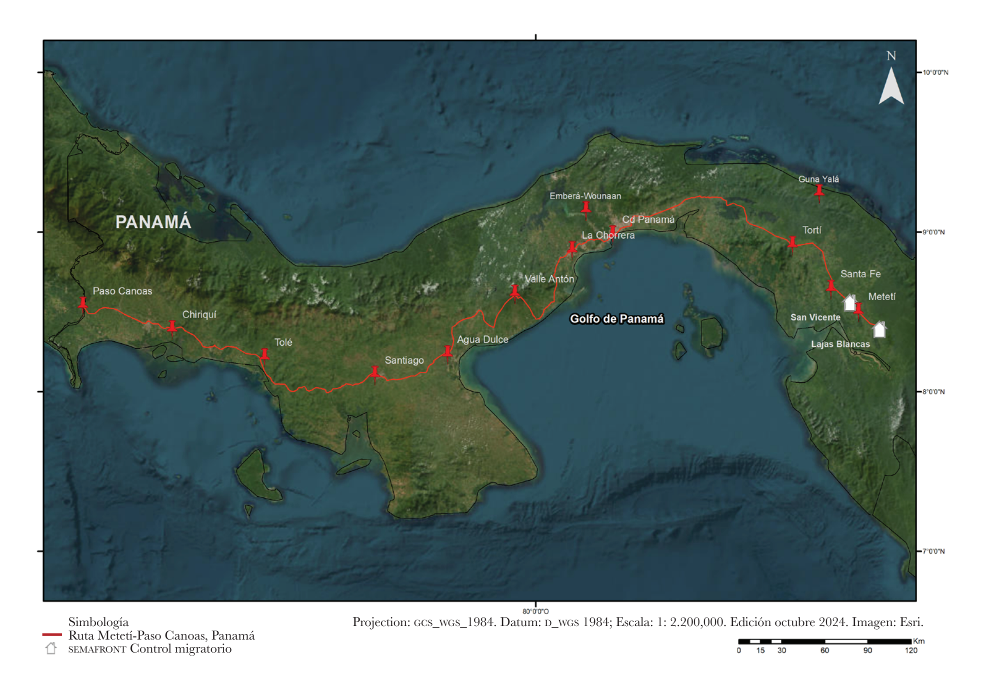
Unas bolsas azules esparcidas entre la maleza lo guiaron en el trayecto, donde se agrupó con gente de otras nacionalidades y descubrió cómo el agua era un elemento muy preciado. Logró llegar a Bajo Chiquito tras cuatro días de caminata y, como pudo, consiguió el dinero para pagar la piragua que lo llevaría a la estación migratoria de Lajas Blancas. Al llegar fue recibido por militares, quienes dividieron al grupo con el siguiente criterio: personas con tatuajes y sin ellos, lo que generó entre los primeros una sensación de estigma y discriminación.

En contra de lo que el gobierno estadunidense esperaba con el endurecimiento de su frontera, a partir del 12 de octubre de 2022 el flujo migratorio superó ampliamente las cifras de años anteriores; incluso se unieron personas de nuevas nacionalidades, como chinos. Meses después circuló el rumor de que Panamá y Costa Rica cerrarían sus fronteras al tránsito irregular, lo que provocó otra gran oleada migratoria.

Las instalaciones de los controles de Lajas Blancas y San Vicente, operadas por el Senafront y la agencia de migración en Panamá, en colaboración con organizaciones internacionales como la Federación Internacional de la Cruz Roja, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (Unicef) y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), continuaron funcionando de manera regular. Los campamentos llegaron a albergar hasta 2 000 personas por día, de las que solo mil eran trasladadas a la frontera con Costa Rica, quienes debían pagar una tarifa de 45 a 50 dólares para su traslado en autobús desde el sur de Panamá hasta un campamento en el norte, cerca de la frontera costarricense. Es en este punto de conexión donde las autoridades panameñas y costarricenses coordinan el proceso que permite a los migrantes llegar a Costa Rica (Senafront, s/f A) (véase Mapa 10).

En Costa Rica, agencias gubernamentales y organizaciones internacionales brindan a los migrantes alimentos, albergue y atención médica básica en los Centros de Atención Temporal para Personas Migrantes. Con estas medidas se busca que continúen su trayecto lo más rápido posible hacia Nicaragua. Tras ocho horas en autobús y un pago de 40 dólares, se les traslada a Los Chiles, un cantón de la provincia de Alajuela en la frontera con Nicaragua, con cerca de 35 000 habitantes, que posee una economía básicamente agropecuaria. Durante muchos años el cruce hacia



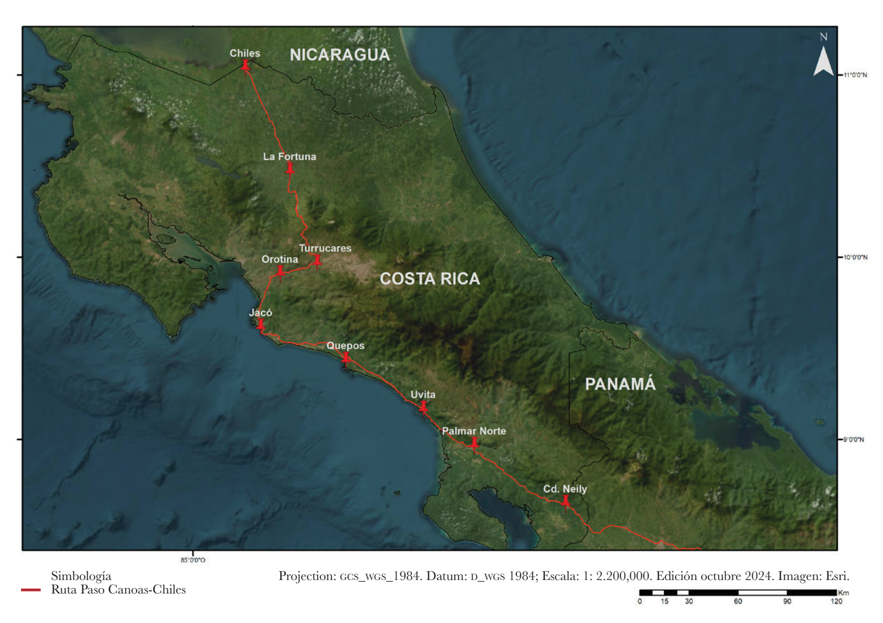


Mapa 10
Ruta Metetí- Paso Canoas, Panamá, frontera con Costa Rica
Elaboración: América Navarro.

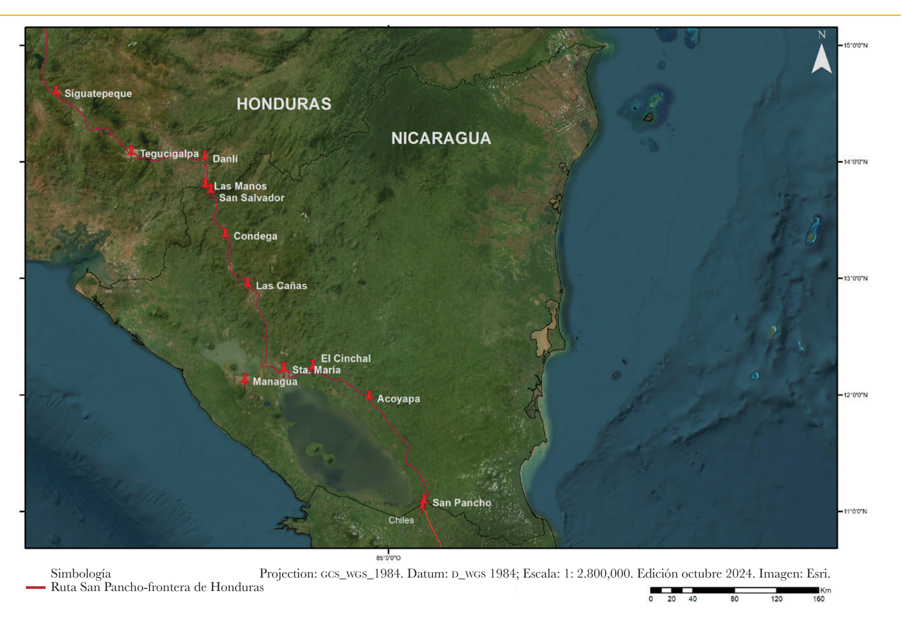
Nicaragua se realizaba a través del río San Juan, pero ahora está formalmente cerrado (véase Mapa 11).

En Los Chiles los migrantes son abordados por guías, taxistas clandestinos y coyotes que ofrecen opciones para desplazarse ocho kilómetros hasta el puesto fronterizo de Las Tablillas (véase Mapa 11). Durante la temporada de lluvias, transitar implica el pago de un derecho de piso. Algunos vecinos de la zona rentan botas de hule por tres dólares, otros cobran por limpiar el lodo de los pies de los migrantes y otros les venden almuerzos y bebidas (véase Mapa 12).

A diferencia de Panamá y Costa Rica, que gestionan la migración en tránsito de manera coordinada, Nicaragua carece de una política oficial al respecto, por lo que las autoridades migratorias y policiacas actúan a discreción. Si un migrante desea entrar al país por el punto fronterizo de San Pancho, Nicaragua, debe pagar 150 dólares; de lo contrario tendrá que cruzar por alguna trocha, bordear una alta barda de concreto, transitar por campos de naranjos y caminar en busca de transporte no oficial bajo



Mapa 11
Ruta Paso Canoas, Costa Rica-Los Chiles, frontera con Nicaragua, 2023
Elaboración: América Navarro.



Mapa 12
Ruta San Pancho, Nicaragua-Las Manos, frontera con Honduras, 2023
Elaboración: América Navarro.



el calor húmedo. Una vez que se ha logrado franquear Nicaragua, el siguiente reto será cruzar la frontera con Honduras, donde existe la opción de hacerlo de manera oficial o clandestina, dependiendo de los recursos económicos con que se cuente.

La ruta de Guasaule, Honduras, a El Salvador: tránsito por el país más pequeño de Centroamérica

El cruce fronterizo de Guasaule, Honduras, es un punto de tránsito para cientos de migrantes nicaragüenses que abandonan su país por necesidad y miedo. A través de lo que llaman una "excursión", estos migrantes cruzan el Triángulo Norte de Centroamérica rumbo a Estados Unidos. Desde la revuelta de 2018, la situación económica y política en Nicaragua ha empeorado y ha provocado un gran éxodo. Se estima que al puesto de Guasaule llegan a diario hasta 40 autobuses con migrantes, de los que el 90% es nicaragüense.

Como en otras fronteras, el uso de trochas o "pasos ciegos" es una alternativa. A menos de un kilómetro de la aduana, el negocio de los balseros está floreciendo. Con un neumático amarrado a un marco de madera, los balseros trasladan a las personas de una orilla a otra del Guasaule, río que marca la frontera entre Nicaragua y Honduras; el cobro por ese servicio oscila entre 20 y 30 lempiras (de uno a cinco dólares), mientras que quienes cruzan el río a caballo pagan cien lempiras. Para vendedores de comida, balseros y cambistas de moneda, el éxodo nicaragüense representa una ventana de oportunidad para generar recursos (Hernández, 2023).

El ingreso de migrantes nicaragüenses a Honduras se realiza de manera sencilla. La principal terminal de autobuses se encuentra a unos pasos de la aduana, desde donde salen los transportes hacia Choluteca, población localizada a 46 kilómetros. El siguiente punto es El Amatillo, puerto de entrada a El Salvador. El tiempo para atravesar Honduras es de tres horas. Según el Instituto Nacional de Migración de Honduras (2022), entre el 1 de enero y el 23 de octubre de 2022 sumaron 239 091 los nicaragüenses que viajaron por ese país.

El Amatillo, ubicado en el departamento de La Unión, es el primer puesto fronterizo integrado por El Salvador. En octubre de 2023 se inauguraron las instalaciones de ese moderno recinto, que opera en forma conjunta entre los gobiernos de Honduras y El Salvador. El cruce se realiza de manera rápida y sencilla, ya que las personas solo deben mostrar su

documentación de viaje –pasaporte o cédula de identidad– al salir o entrar, mientras que quienes no cuentan con ella pueden ingresar en balsas por el río Goascorán.

En autobús, el trayecto de El Amatillo a San Salvador es de cinco horas, y desde ahí la empresa Cóndor Internacional ofrece el servicio de transporte directo hacia la frontera de Tecún Umán por un costo de 45 dólares por persona. Un salvadoreño de 22 años hizo las siguientes recomendaciones:

> Lo ideal es viajar con equipaje ligero y reservar dos días antes los pasajes. Cuando uno sale de El Salvador comienza la odisea. La gente no debe cambiar todos los dólares en quetzales, a lo mucho unos cien. En el camino, de ocho horas, los choferes están en contacto con los policías y generalmente en todos los puntos te paran y extorsionan, aun cuando seas salvadoreño. Debes decirles a los policías que vas para el refugio del Quetzal, eso te dará cierta cobertura (entrevista a migrante salvadoreño, febrero 2024) (véase Mapa 13).



Mapa 13
Corredores migratorios en el territorio del Triángulo del Norte, 2023
Elaboración: América Navarro.



El Salvador desde hace tres décadas es un país de salida de emigrantes hacia Estados Unidos; el tránsito de migrantes de otros países por su territorio no representa un flujo importante, ya que estos suelen ingresar a Guatemala desde Honduras.

Honduras: restricciones migratorias y exención en el cobro de salvoconductos

Las Manos es la frontera terrestre más cercana a Tegucigalpa. Los migrantes ingresan generalmente a Honduras a través de trochas, posteriormente se trasladan en vehículos de carga y mototaxis hacia Danlí, donde deben tramitar un salvoconducto por el que esperan de uno a dos días debido al alto número de solicitudes. Al salir de ese poblado lo primero que hacen es ubicar los "buses de inmigrantes", viejos autobuses que ofrecen servicios a bajo costo.

El trayecto de Danlí a Tegucigalpa es de 160 kilómetros y demora cuatro horas transitando por una carretera angosta y llena de baches. En ese recorrido los migrantes se encuentran con retenes de la policía o del ejército en los que les piden cooperación, que consiste en aportaciones en lempiras o dólares. Pese a ello, los migrantes consideran que Honduras no es un país que los rechace o discrimine (véase Mapa 13).

Para llegar de Tegucigalpa a la frontera con Guatemala existen tres pasos fronterizos oficiales. Los más importantes son Agua Caliente y el puerto de Corinto; los tramos carreteros por recorrer son de 300 y 370 km, respectivamente, aunque las malas condiciones de los caminos hacen que los transportes demoren hasta seis horas. En el puerto de Corinto se llevan a cabo controles rigurosos para ingresar a Guatemala que incluyen registros biométricos; sin embargo, como en otras fronteras de Centroamérica, quienes no cumplen con los requisitos para el ingreso oficial pueden acceder a través de trochas (véase Mapa 13).

Guatemala: un difícil camino para el migrante

La población de Agua Caliente, Honduras, es para muchos el punto de llegada más cercano a Guatemala, donde las condiciones de movilidad son severas. A lo largo del día se observa el trajín de cientos de personas caminando por trochas para evitar el cruce de la garita fronteriza. Una vez en Guatemala, la primera meta consiste en llegar a Esquipulas, un lugar clave en la ruta hacia Estados Unidos, donde se ha establecido una

compleja red dedicada al tráfico humano. Según la opinión de muchos migrantes, cruzar Guatemala de manera irregular sin la ayuda de una organización criminal puede resultar peligroso (véase Mapa 13). Una mujer venezolana de 34 años comentó que Guatemala fue el país del trayecto en el que menos atención recibió. “En Honduras nos dieron un salvoconducto para atravesar el país en cinco días y no nos cobraron nada. Aquí desde que llegamos no hemos visto nada de parte del gobierno, más bien ha resultado en un gran robo la presencia de la policía” (entrevista, migrante venezolana, octubre, 2023).



Imagen 1
Ellas y el mapa en Tapanatepec, Oaxaca
Fuente: América Navarro, 2023.

Existe consenso entre los migrantes de que en Guatemala se vulneran todos sus derechos. Abundan los testimonios de mujeres que señalaron abusos sexuales y psicológicos al ser encerradas en cuartos antes de que los “encargados del orden” las dejaran salir hacia la frontera con México. A lo largo de esa ruta deben cruzar varios retenes, por lo que muchas veces prefieren caminar por terrenos escarpados para evitar ser capturados por la policía o el ejército. En cada retén o control los guardias solicitan contribuciones o mordidas de entre 10 y 30 dólares o su equivalente en quetzales.

El pago por el traslado a la frontera de Tecún Umán es de 300 dólares, que incluye una o dos noches de alojamiento, alimentos y traslado en vehículo privado en condiciones de hacinamiento sin la posibilidad de bajar. Otro de los retos es evitar ser retenidos por grupos criminales, generalmente formados por hombres armados vestidos con ropa oscura que exigen una cuota por persona o sustraen las pertenencias de valor.



Una joven pareja venezolana con un hijo de tres años compartió su experiencia de viaje por Guatemala:

> En la frontera con Guatemala Nanys entró en estado depresivo y no tenía cómo seguir el camino. Volver resultaba una locura. Duramos atorados tres días en Esquipulas hasta que ella logró recuperarse. Para entonces aún nos quedaban algunos ahorros, con ello pudimos pagar el servicio de los coyotes. El traslado por Guatemala era muy incómodo, autos pequeños y con demasiados pasajeros, uno no se podía bajar a comer o al baño, había retenes de la policía y de bandas criminales, los choferes se bajaban a negociar con estos sujetos, usaban nombres o apodos de gente y claves, luego les daban el visto bueno para seguir. Unas dos horas antes de llegar a la frontera con México tomamos un autobús a Tecún Umán. Saliendo de la terminal fuimos retenidos por unos supuestos guías, quienes nos engañaron y robaron el celular y todo el dinero. Aunque la frontera estaba cerca no teníamos para pagar la balsa por el río. El que se animó a pedir dinero fue Edis. Gracias a la gente que nos apoyó pudimos llegar a Ciudad Hidalgo (entrevista, migrante venezolano, octubre, 2023).

Pero al llegar a Tecún Umán, sea caminando o en autobús, existen otros peligros, como lo relató un migrante salvadoreño:

> Recomiendo que al llegar a ese poblado si le preguntan no responda más de lo que le pregunten, que no pregunte nada a nadie, porque desde el momento que uno se baja del bus caen buitres de todos lados. Recomiendo no cruzar el río por la noche porque a esa hora hay muchos secuestros. Si vas a cruzar a Ciudad Hidalgo, recomiendo hacerlo entre 11 de la mañana y dos de la tarde porque a esa hora cruza la gente de Guatemala que viene de compras a México. Y también que hagan que conocen al conductor del Waze porque eso disfraza que eres migrante. Aconsejo buscar la base de combis; son dos opciones, una para migrantes que se salta los controles y vale como 500 pesos o irse de combi normal, lo bajan antes del retén y rodear caminando. De esa manera solo pagas 50 pesos, pero el conductor no se hará cargo de ti si te paran. Recomiendo ir sin gorra, sin bandoleras, sin mochilas [...] y si Dios permite llegas al centro de Tapachula. Una vez ahí sugiero buscar un Oxxo y comprar un chip de Telcel para comunicarte y ahorrar dinero (entrevista, migrante salvadoreño, octubre, 2023).

México: Tapachula, el otro tapón

La importancia de Chiapas, y particularmente de Tapachula, en la recepción del flujo migrante tiene sus antecedentes en el inicio del nuevo milenio. El tren conocido como La Bestia dinamizó la movilidad del flujo principalmente centroamericano, desde un entorno caracterizado como peligroso, con la finalidad de cruzar el territorio mexicano y llegar a Estados Unidos (Casillas, 2008). En las últimas dos décadas, diversos autores han tratado el tema, exponiendo los riesgos y las violaciones de todo tipo que sufrieron las personas que utilizaron La Bestia. Pandillas como las maras, grupos de secuestradores e incluso funcionarios de los retenes del Instituto Nacional de Migración (INM) incurrieron en actos que violentaban los derechos humanos, siendo las mujeres las más vulnerables y expuestas a riesgos (Ruiz, 2001; Casillas, 2008; Castillo y Nájera, 2016; Hernández y Mora, 2022).

Entender la complejidad de las rutas migratorias centroamericanas a través de México implica comprender que el tren ha sido clave en la travesía de los migrantes, a pesar de los costos económicos y los riesgos humanos que representaba (Casillas, 2008) (véase Mapa 14). No obstante, el



Mapa 14

Rutas ferroviarias tradicionales en La Bestia a partir de 2000

Elaboración: América Navarro.



20 de septiembre de 2023 esta situación cambió cuando el INM, en alianza con la empresa Ferromex, anunció el cierre de 60 líneas de tren.

Antes de ese anuncio, en enero de 2023, el gobierno de México, a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores, anunció que se estaban logrando avances en materia migratoria con el presidente Biden; en concreto, hizo alusión a que se podrían solicitar 880 000 visas y permisos humanitarios en una aplicación en el celular, CBP One, desde cualquier parte del mundo. Las visas se distribuirían de la siguiente manera:

1. 390 000 para México.
2. 164 000 para Guatemala, Honduras y El Salvador.
3. 326 000 para Venezuela, Cuba, Nicaragua y Haití.

Esta disposición contribuyó al aumento de los flujos, por lo que con el paso del tiempo cambiaron las reglas. El 12 de mayo de 2023, Estados Unidos puso fin al título 42; no obstante, entró en vigor el título 8. Posteriormente, solo se podía solicitar una cita a través de CBP One a partir de la Ciudad de México, y de ahí en adelante en territorios ubicados geográficamente en el norte del país. Estos cambios, sumados a la suspensión de las rutas del tren, formaron parte de las medidas de presión que el gobierno de Estados Unidos, a través de la US Customs and Border Protection (CBP), ordenaba a México por mediación del comisionado del INM, representantes de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) y la GN, así como de la gobernadora del estado de Chihuahua, entre otros funcionarios, con el argumento de "despresurizar" la frontera norte (INM, 2023).

Estas disposiciones tuvieron consecuencias inmediatas. Durante el recorrido en campo a finales de septiembre de 2023 se pudo documentar cómo las personas migrantes entrevistadas en Tuxtla Gutiérrez, Arriaga, Pijijiapan, Escuintla, Tapachula, Ciudad Hidalgo, en Chiapas, y San Pedro Tapanatepec, en Oaxaca, daban cuenta no solo de la imposibilidad de que el tren continuara siendo su medio de transporte en el paso por México, sino también de una serie de devoluciones desde la frontera norte del país, incluso con la cita CBP One asignada.

Los migrantes entrevistados hicieron particular énfasis en los estancamientos que padecieron durante semanas e incluso meses en terminales de autobuses y albergues de diferentes lugares, destacando las esperas pro-



Imagen 2
La batalla por un lugar en un mundo de hombres. Pijijiapan, Chiapas
Fuente: América Navarro, 2023.

longadas en Tapachula como consecuencia del inicio del trámite de cualquier documento que les permitiera transitar "libremente" por territorio mexicano. Este asunto ha sido estudiado por autoras como Nájera (2022) y Jasso (2023), quienes plantean cómo los migrantes centroamericanos –a los que habría que agregar un cúmulo de nacionalidades de Sudamérica, Asia y África–, en su paso por el territorio nacional, han convertido esta ciudad en un lugar de desplazamiento y "estancia prolongada".

En San Pedro Tapanatepec jóvenes venezolanos compartieron cómo estando en Piedras Negras, Coahuila, a cinco días de la entrevista con funcionarios de la CBP, fueron devueltos por la GN hasta la frontera sur. Los jóvenes se encontraban abatidos después de semanas de espera sin poder salir del lugar y ante la evidente imposibilidad de obtener una nueva cita. Fuimos testigos, por medio de entrevistas y de observación participante, de muchas otras historias que daban cuenta de cómo las medidas tomadas por México implicaban prácticamente un proceso de externalización de la frontera de Estados Unidos, y que la violación de los derechos humanos era común denominador.

Por otra parte, en diciembre de 2023, la Comisión Mexicana de Ayuda a Refugiados (COMAR) reportó 140 982 personas solicitantes de refugio en México, de las que 77 450 lo habían hecho en Tapachula y 9 413 en Palenque; es decir, 62% de los solicitantes, lo que denota la importancia de Chiapas en la recepción de este flujo. Encabezan la lista de los países de origen los siguientes: Haití, Honduras, Cuba, El Salvador, Guatemala, Venezuela, Brasil, Chile, Colombia y Afganistán (COMAR, 2023). De



acuerdo con información obtenida en entrevistas a funcionarios de esta dependencia:

> Solo en Tapachula son alrededor de 71 nacionalidades las que hacen presencia […] es en 2018 como consecuencia de las caravanas migrantes donde se puede ubicar un antes y un después en cuanto a la intensidad del flujo migratorio internacional. En ese año a Tapachula llegaron cerca de 20,000 personas. Para 2019 fueron 72,000; en 2020, el flujo disminuyó a 40,000 por las medidas tomadas ante la pandemia de covid-19; posteriormente, en 2021 llegaron 130,000 personas; en 2022, 118,000; por último, hasta el mes de septiembre de 2023 el registro indicaba 112,000, y proyectamos alrededor de 150,000 para cerrar el año. Tan solo del 15 al 30 de septiembre atendimos 19,671 personas (entrevista, funcionarios de COMAR, 2023).

Como es del dominio público, las personas inmigrantes enfrentan procesos de espera que duran semanas e incluso meses, lo que ha hecho de Tapachula un tapón de entrada a México, situación que rebasó a algunos actores que proveen servicios, como el transporte. Ha alcanzado tal magnitud la presión en esta ciudad que se ha dado una especie de expansión del tapón a municipios contiguos en la franja de la costa chiapaneca.

Tendederos de ropa improvisados en las cercas de albergues como Viva México, en Tapachula, fogones al aire libre en Ciudad Hidalgo y servicios de peluquería en las calles, nos advertían sobre el proceso de estancamiento que las entrevistas confirmaron. Las terminales de autobuses de Escuintla, Arriaga y Pijijiapan mostraban un lleno total, con familias enteras que nos describieron, más que la espera, su desesperanza ante la imposibilidad de salir por medios oficiales y seguros. En estos lugares, donde se observaban además letreros del tipo “solo mexicanos”, entrevistamos a personas de Venezuela, Colombia, Cuba, Honduras, Ecuador, Haití, Brasil, Argentina y Uzbekistán; muchas de ellas optaban por servicios de traslado clandestino, poniendo en riesgo sus vidas (Gómez, 2023).

Se pudo documentar que en los puntos de control la GN permitía, a cuentagotas, que las personas migrantes transitaran a pie, revisando solo a las que viajaban en autobús, del cual tenían que bajar y continuar a pie. Esto las obligaba a caminar por los bordes de la carretera Costa-Soconusco de Chiapas, rumbo a San Pedro Tapanatepec, Oaxaca, soportando temperaturas superiores a 38 °C (véase Mapa 15).



Mapa 15
Ferrocarril, carretera y presencia de la Guardia Nacional en corredor migratorio del sur de Chiapas, 2023
Elaboración: América Navarro.

De los casos documentados en esta investigación, solo cinco lograron llegar a Estados Unidos. Uno de ellos fue la familia Narín, que ingresó a México por el Suchiate y se estancó más de un mes en Tapachula. Desde allí pudieron llegar a Matamoros, en la frontera norte, pero fueron devueltos a Villahermosa. Con desánimo, pero una gran fe, reiniciaron la marcha desde Tuxtla Gutiérrez siguiendo la ruta Cintalapa-Arriaga-Tapanatepec-Tehuantepec. Trabajaron algunas semanas en Tehuantepec, para dirigirse después a Oaxaca y Ciudad de México, en donde permanecieron un par de semanas. Los Narín continuaron la ruta Saltillo-Monterrey, en donde consiguieron trabajo, para después viajar a Ciudad Juárez y llevar a cabo la entrevista en el CBP. Finalmente, ingresaron a Estados Unidos como refugiados por Denver. Su recorrido implicó seis meses de estancamientos, con aciertos e infortunios en su camino para alcanzar el tan anhelado "sueño americano".



Reflexiones finales

El estudio de los corredores y rutas de desplazamiento del Tapón del Darién al de Tapachula, desde miradas interdisciplinarias, ha sido interesante. A través de la representación cartográfica de la información procedente de diversas fuentes, fue posible interpretar los trazos tanto de rutas tradicionales como nuevas, haciendo un cruce de metodologías de las disciplinas geográfica y sociológica, mediante nuevas cartografías que convirtieron el territorio y el paisaje en testigos de los hechos.

La visualización cartográfica y el análisis geográfico y sociológico de las rutas y corredores migratorios permitieron identificar el territorio involucrado y entretejer un discurso que vincula el contexto económico, político y social con el espacio donde ocurren los desplazamientos, para reflexionar sobre la importancia del medio físico en la explicación de estos movimientos. La espacialización del largo desplazamiento de las personas migrantes permitió evidenciar, en un primer momento, las adversas condiciones del medio físico a las que se enfrentan en el cruce por el Darién, en la frontera Colombia-Panamá, para posteriormente seguir sorteando adversidades con autoridades fronterizas y grupos del crimen organizado desde Colombia hasta México.

En México, la posición geoestratégica de Chiapas, sumada a su conexión comercial a través del Pacífico y el Atlántico, está cambiando las dinámicas fronterizas del sur y esto ha favorecido la presencia de cárteles del narcotráfico y grupos del crimen organizado que se disputan el territorio, lo que implica el control de la frontera en sí. Se trata de una dinámica parecida a la observada en otros países expulsores de población o, mejor dicho, desde donde la población se desplaza forzosamente debido sobre todo, según nos expusieron, a la pobreza y la violencia.

Además, en el ámbito transfronterizo tanto en la frontera norte como en la sur de México permea la violencia que ejercen los cuerpos castrenses, pero no solo ellos, sino también, como se ha mencionado, integrantes de los cárteles del narcotráfico y del crimen organizado, que controlan mediante estrategias de terror, como desapariciones, las rutas, los costos de traslado y, en términos generales, la frontera en sí. Haber levantado puntos de control GPS en los recorridos de campo, que posteriormente fueron proyectados en el SIG, condujo a una paradoja: cómo explicar que un flujo que se desplaza por un corredor altamente militarizado esté bajo el control de grupos del crimen organizado.

La espacialización permitió identificar patrones espaciales de coincidencia y cercanía de carreteras y, en el caso de México, también de vías férreas y puestos de control de la GN en la región Soconusco-Costa de Chiapas. Asimismo, las entrevistas realizadas y la observación participante evidenciaron la percepción por parte de los migrantes y algunos pobladores locales de que Tapachula es una ciudad tapón que aprisiona el flujo en diferentes lapsos de tiempo. Además, por medio de las entrevistas se pudo dar seguimiento a distancia a la familia Narín, quienes dieron cuenta del trazo de nuevas rutas que permiten salir del tapón de Tapachula y de la astucia que tuvieron para llegar a Estados Unidos utilizando las mismas reglas legales que impone el país del norte.

Agradecimientos

Los autores agradecen a los revisores del artículo por sus pertinentes observaciones. La investigación se realizó en el marco de los proyectos "Desplazamientos forzados y transformaciones de territorialidades indígenas en la frontera sur de México. Chiapas 1970-2022", con financiamiento PAPIIT-DGAPA UNAM, número IA301424, y "Circuitos migratorios, tránsito y movilidad en las fronteras Colombia-Panamá y México-Guatemala, 2010-2023", Centro de Estudios Migratorios de la Universidad de los Andes.

Bibliografía

Alimonda, Héctor (2014). "La problemática del desarrollo ambiental. Una introducción a la ecología política latinoamericana pasando por la historia ambiental", en Neptalí Monterroso, Luis Alfonso Guadarrama y Lilia Zizumbo (eds.). *Democracia y desarrollo en América Latina*. Toluca: UAEM, pp. 139-174.

Álvarez, Soledad, Claudia Perdone y Bruno Miranda (2021). "Movilidades, control y disputa espacial. La formación y transformación de corredores migratorios en las Américas", *Périplos. Revista de Investigación sobre Migraciones*, 5(1), pp. 4-27.

Bermúdez, Daniel, Evelyn Betancort, Luis Gutiérrez y Gloria Morales (2023). "Propuesta para generar un corredor migratorio socioecológico en el Tapón del Darién", *Tlatemoani. Revista Académica de Investigación*, 14(43), pp. 138-165.



Botero, Carlos (2009). "Los efectos dinámicos del puerto de Urabá", *Revista Politécnica*, 5(8), pp. 9-25.

Cabrera, Ada y Jesica Carrillo (2022). "La selva o Tapón del Darién en disputa. Instrumentalización de la tensión entre la movilidad y el control migratorio en el actual contexto de caos sistémico", en Ada Cabrera, Blanca Cordero y Eduardo Crivelli (coords.). *El orden hegemónico contemporáneo del sistema-mundo moderno*. Puebla: BUAP, pp. 89-132.

Cárdenas, Wilmer (2021). "Los olvidados deseantes del Darién en busca del norte", *Quaestiones Disputatae: Temas en Debate*, 14(28), pp. 157-170.

Carreño, Ángela (2012). "Refugiados en las fronteras colombianas: Ecuador, Venezuela y Panamá", *Encrucijada Americana*, 5(1), pp. 6-24.

Casillas, Rodolfo (2008). "La ruta de los centroamericanos por México, un ejercicio de caracterización, actores principales y complejidades, *Migración y Desarrollo*, (10), pp. 157-174.

Castillo, Manuel y Jéssica Nájera (2016). "Centroamericanos en movimiento: medios, riesgos, protección y asistencia", en María Eugenia Anguiano y Daniel Villafuerte (coords.). *Migrantes en tránsito a Estados Unidos. Vulnerabilidad, riesgos y resiliencia*. Ciudad de México: COLEF/UNICACH, pp. 71-98.

Castro, Guillermo (2005). "De civilización y naturaleza: notas para el debate sobre historia ambiental latinoamericana", *Procesos. Revista Ecuatoriana de Historia*, 20, pp. 99-113.

Ceja, Iréri y Jacques Ramírez (2022). "La migración haitiana en la región andina y Ecuador: políticas, trayectorias y perfiles, *Estudios Fronterizos*, 23, pp. 1-24.

Clot, Jean y Germán Martínez (2018). "La 'odisea' de los migrantes cubanos en América: modalidades, rutas y etapas migratorias", *Revista Pueblos y Fronteras Digital*, 13, pp. 1-30.

Comisión Mexicana de Ayuda a Refugiados (2023). La COMAR en números, septiembre de 2023. https://www.gob.mx/comar/es/articulos/la-comar-en-numeros-355058?idiom=es

Congreso Panamericano de Carreteras (1991). *Carretera del Tapón del Darién*. Bogotá: Ministerio de Transporte.

Corbino, Mariano (2021). "La frontera olvidada, el Tapón de Darién", *Boletín del Departamento de Seguridad Internacional y Defensa*, 44, pp. 5-6.



Echeverri, Jonathan, Juan Ordóñez, Jorge Álvarez y Nicolás Bard (2023). "Reflexiones sobre la construcción del tráfico de migrantes en Colombia a partir del caso de Urabá", *Secuencia*, 116, pp. 1-26.

Ficek, Rosa (2016). "Imperial Routes, National Networks and Regional Projects in the Pan-American Highway, 1884-1977, *The Journal of Transport History*, 37(2), pp. 129-154.

Gómez, Alejandro (2023). "Accidentes de migrantes en Chiapas 2023", *Diario del Sur*, 2 de diciembre. https://www.diariodelsur.com.mx/local/accidentes-de-migrantes-en-chiapas-2023-11089325.html

Hernández, Alberto (2023). "Nicaragua y la lucrativa ruta migratoria", *Latinoamérica 21*. https://latinoamerica21.com/es/nicaragua-y-la-lucrativa-ruta-migratoria/

— y Carlos Ibarra (2023). "Navegando entre dominación y empatía: desafíos éticos y metodológicos en la investigación del corredor migratorio del Tapón del Darién", *Tramas y Redes*, 5, pp. 29-46.

Hernández, Rafael y José Mora (2022). "Mujeres migrantes. Entre el desplazamiento y el tránsito precario por México", en Rafael Hernández y Chantal Lucero-Vargas (coords.). *Vulnerabilidad en tránsito. Peligros, retos y desafíos de migrantes del norte de Centroamérica a su paso por México*. Tijuana: COLEF, pp. 85-124.

Instituto Nacional de Migración (2023). "Acuerdan INM y Ferromex acciones con 3 niveles de gobierno y CBP". https://n9.cl/8q8ar

Instituto Nacional de Migración de Honduras (2022). *Estadísticas migratorias*. https://inm.gob.hn/estadisticas.html

Jasso, Rosalba (2023). *Vidas truncadas: muertes de personas migrantes centroamericanas en tránsito por México*. Ciudad de México: UNAM.

León, Alejandra y Alejandro Antolínez (2021). "Necropolítica y migración. Colombia y sus dos caras en la gestión de flujos migratorios transnacionales y transcontinentales", en *Necropolítica en América Latina: Algunos debates alrededor de las políticas de control y muerte en la región*. Bogotá: UNIANDES-Programa de Investigación de Política Exterior Colombiana, pp. 87-97.

Luque, Arturo, Pedro Carretero y Pamela Morales (2019). "El desplazamiento humanitario en Ecuador y los procesos migratorios en su zona fronteriza: vulneración o derecho", *Revista Espacios*, 40(16), pp. 3-13.



Miraglia, Peter (2016). "The Invisible Migrants of the Darién Gap: Evolving Immigration Routes in the Americas", *Council on Hemispheric Affairs*, 18 de noviembre.

Miranda, Bruno (2021). "Movilidades haitianas en el corredor Brasil-México: efectos del control migratorio y de la securitización fronteriza", *Périplos*, 5(1), pp. 108-130.

Nájera, Jéssica (2022). "Procesos de establecimiento de migrantes latinoamericanos recientes en la Ciudad de México: el trabajo como un medio esencial", *Notas de Población*, (114), pp. 129-151.

Piña, Ingrid (2022). "Abandonados por los Estados Unidos: migrantes venezolanos llenan los vacíos en la comunicación de la política migratoria". Proyecto de estudio independiente. https://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/3662

Polo, Sebastián, Enrique Serrano y Laura Manrique (2019). "Panorama de la frontera entre Colombia y Panamá: flujos migratorios e ilegalidad en el Darién", *Novum Jus*, 13(1), pp. 17-43.

Porras, Aleix (2023). "Repensando la respuesta humanitaria a la crisis del Tapón del Darién en el marco de los ODS: el triple nexo humanitario en perspectiva, *Análisis Jurídico-Político*, 5(10), pp. 147-178.

Ruiz, Olivia (2001). "Los riesgos de cruzar. La migración centroamericana en la frontera México-Guatemala", *Frontera Norte*, 13(25), pp. 7-41.

Schmidtke, Rachel (2022). *Llenar el vacío: apoyo humanitario y vías alternativas para los migrantes en la periferia de Colombia*. Informe. Washington: Refugees International.

Senafront (s/f). *Tránsito irregular de extranjeros por la frontera con Colombia por región según orden de importancia: año 2010-2019*. Informe de tránsito irregular por el Darién. Recuperado el 2 de diciembre de 2024 de https://www.migracion.gob.pa/wp-content/uploads/IRREGULARES-2010-2019-actualizado.pdf

— (s/f A). *Extranjeros con estatus irregular y faltas a la legislación administrativa y penal remitidos por sexo: año 2022*. Informe de irregulares detenidos. Recuperado el 2 de diciembre de 2024 de https://www.migracion.gob.pa/wp-content/uploads/IRREGULARES_POR_DARIEN_DICIEMBRE_2022.pdf

Angulo Severiche, Héctor, Óscar Casallas, María Isabel Granados, Natalia Herrera y Cristian Perea (s/f). "La cara de la migración de



la que nadie está hablando". https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/FOTOS2020/2019_h_angulo_et_al_migracion_de_transito_en_uraba_y_darien.pdf

Vilchez, Haydeé (2016). "Hacia una nueva diversidad: migraciones asiáticas en América Latina", *Tiempo y Espacio*, 26(65), pp. 99-119.

Villalibre, Vanessa (2015). "Pesca humana. Captación de víctimas para la trata de personas en el contexto panameño", *Societas*, 17(2), pp. 135-156.

Zamora, Anny Paola, Ángela Cecilia López y Paula Cristina Sierra (2008). *Formulación de los lineamientos y estrategias de manejo integrado de la Unidad Ambiental Costera del Darién*. Santa Marta: INVEMAR.

América A. Navarro López es doctora en Geografía por la Universidad Nacional Autónoma de México. Investigadora de tiempo completo del Centro de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Chiapas y la Frontera Sur de la UNAM. Forma parte del Sistema Nacional de Investigadores, nivel I. Ha sido profesora en diversas sedes de la UNAM y en posgrados de la UNACH y UNICACH. Publicaciones recientes: "Cincuenta años de desplazamiento forzado indígena en Chiapas, México. De conflictos políticos-religiosos a conflictos entre cárteles", *Journal of Latin America Geography*; "Desplazamiento forzado interno en Chiapas una mirada retrospectiva desde los Sistemas de Información Geográfica, 2024" (PUED-UNAM); "Construcción de una frontera al oeste del obispado de Chiapa y Soconusco. Una aproximación desde los SIG-H (2023), *Revista Geográfica de América Central*. Líneas de investigación: frontera, desplazamientos forzados, SIG orientados a las ciencias sociales y las humanidades.





Alberto Hernández Hernández es doctor en Sociología por la Universidad Complutense de Madrid. Profesor-investigador del Departamento de Estudios de Administración Pública en El Colegio de la Frontera Norte, presidente de esa institución de 2017 a 2022 y profesor visitante del Centro de Estudios Migratorios de la Universidad de los Andes. Investigador Nacional, nivel III. Ha sido profesor en Colombia y España e investigador visitante en la Universidad de California, San Diego, y en el Instituto Universitario Ortega y Gasset, España. Publicaciones recientes: Hernández, A. y A. Campos-Delgado (coords.) (2022). *Migración y movilidad en las Américas*. México: Siglo XXI/CLACSO; Hernández, A. y R. Cruz (coords.) (2021). *Geografías del trabajo sexual en las fronteras de América Latina*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte. Líneas de investigación: fronteras, migración internacional y estudios culturales.



CONTENIDO

Vol. 8, núm. 15, marzo-agosto 2025
https://encartes.mx

ISSN: 2594-2999


ENCARTES


ENCARTES



DIRECTORIO









Encartes, año 8, núm 15, marzo-agosto 2025, es una revista académica digital de acceso libre y publicación semestral editada por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, calle Juárez, núm. 87, Col. Tlalpan, C. P. 14000, Ciudad de México, Apdo. Postal 22-048, Tel. 54 87 35 70, Fax 56 55 55 76, encartesantropologicos@ciesas.edu.mx. El Colegio de la Frontera Norte Norte, A. C., Carretera Escénica Tijuana-Ensenada km 18.5, San Antonio del Mar, núm. 22560, Tijuana, Baja California, México, Tel. +52 (664) 631 6344, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A. C., Periférico Sur Manuel Gómez Morin, núm. 8585, Tlaquepaque, Jalisco, Tel. (33) 3669 3434, y El Colegio de San Luis, A. C., Parque de Macul, núm. 155, Fracc. Colinas del Parque, San Luis Potosí, México, Tel. (444) 811 01 01. Directora de la revista: Ángela Renée de la Torre Castellanos. Alojada en la dirección electrónica https://encartes.mx. ISSN: 2594-2999.